



Европейски икономически и социален комитет

TEN/454
Пътна карта за постигането
на Единно европейско
транспортно пространство
(Бяла книга)

Брюксел, 26 октомври 2011 г.

СТАНОВИЩЕ

на

Европейския икономически и социален комитет

относно

„Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“

COM(2011) 144 окончателен

Докладчик: г-н Coulon

Съдокладчик: г-н Vack

На 475-ата си пленарна сесия, проведена на 26 и 27 октомври (заседание от 26 октомври), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с 168 гласа „за“, 3 гласа „против“ и 8 гласа „въздържал се“.

*

* *

1. **Заклучения и препоръки**

- 1.1 Като цяло Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) приема положително Бялата книга, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (наричана по-долу „пътна карта“). Представената в тази пътна карта стратегия до голяма степен съответства на това, което Комитетът е изтъквал в предходни свои становища. Но той би искал да изрази резерви по отношение на някои области.
- 1.2 ЕИСК изразява съгласие, че целта за намаляване с 60 % на парниковите газове в транспортния сектор до 2050 г., макар и да е много амбициозна, съответства на общите цели на политиката на ЕС в областта на климата и постига разумен баланс между необходимостта от бързо намаляване на парниковите газове и времето, което е нужно за оптимизиране на енергийната ефективност в Единното европейско транспортно пространство и за разработване на нови и устойчиви горива и системи за задвижване, за да се намали зависимостта от изкопаеми горива.
- 1.3 ЕИСК забелязва съществено разминаване между целите, начините за постигането им и нужното финансиране. ЕИСК препоръчва по-добро съгласуване между стратегическите мерки на пътната карта (до 2050 г.) и непосредствените мерки от по-практичен характер (до 2020 г. и 2030 г.)
- 1.4 Както с основание се твърди в пътната карта, за постигането на по-голям пазарен дял на алтернативните видове транспорт са необходими значителни инвестиции в инфраструктура. В документа обаче се разглежда преди всичко финансирането на бъдещата основна мрежа по TEN-T и се посочват няколко възможни начина за набиране на поне част от нужното финансиране. Таксуването и частното финансиране не навсякъде са приложими решения. Тези забележки са свързани и с инфраструктурата като цяло, включително необходимата оставаща пътна инфраструктура и поддръжка. ЕИСК препоръчва в многогодишната финансова рамка за периода след 2013 г. да бъдат заделени достатъчно финансови средства за транспортна инфраструктура. Бъдещите проекти изискват по-добра координация

между държавите-членки и институциите на ЕС по отношение на критериите за планиране и определяне на приоритети и трябва да включват и модернизиране на съществуващата инфраструктура.

- 1.5 ЕИСК подкрепя разработването на стратегия за ефикасен и истински устойчив европейски транспорт, в която да се вземат под внимание икономическите, екологичните, но също и социалните предизвикателства. Развитието на всички видове транспорт следва да отчита в по-голяма степен социалния диалог и да го укрепва. ЕИСК отбелязва, че в пътната карта се упоменава „минимум на задълженията за обслужване“. Този въпрос следва да се реши с колективни преговори във всяка държава-членка на ЕС. ЕИСК споделя позицията на Комисията, че социалният диалог е изключително важен за предотвратяване на социалните конфликти и пълното зачитане на правата на колективни действия на работниците съгласно член 151 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
- 1.6 Освен изтъкването на необходимостта от създаване на благоприятни условия за качествени работни места в транспортния сектор, е важно да се предложат мерки, насочени към обучението, и да се подпомагат операторите на пазара при наемането на работници. Като цяло, социалното измерение на пътната карта е слабо засегнато.
- 1.7 В пътната карта се разглеждат твърде песимистично възможностите за намаляване на въглеродните емисии в автомобилния превоз на товари. В допълнение към насърчаването на разработването на нови системи за задвижване и горива може би следва да се обмисли още по-голяма подкрепа за мерките, които могат да оптимизират използването на такъв транспорт и да намалят броя на курсовете, като същевременно се запази общият капацитет чрез разпоредби относно e-freight, по-добри логистика и превозни средства и развиване на зелени коридори.
- 1.8 Макар че пътната карта разчита на съчетаване на различни видове транспорт (което представлява един от аспектите на комодалността), тя предлага и конкретни цели за преход от автомобилен превоз на товари към други видове транспорт (т.е. до 2030 г. 30 % от автомобилния превоз на товари на разстояние над 300 км да се пренасочат към други видове транспорт като железопътен или воден, а до 2050 г. – над 50 %). Предложеният „универсален“ подход няма аргументирана научна основа и нито Бялата книга, нито оценката на въздействието предлагат обосновка на този праг.
- 1.9 В пътната карта се препоръчва задълбочаване на политиката на либерализация, по-конкретно по отношение на железопътния сектор. Членовете на ЕИСК биха искали най-напред да се изготви балансирана оценка на проведените в различните държави-членки реформи, по-специално по отношение на механизмите за отделянето на управлението на инфраструктурата от експлоатацията на влаковете и отражението им за увеличаването на броя на пътниците и засиленото използване на железопътния

транспорт, безопасността, заетостта, качеството на услугите, производствените разходи и достъпната цена за пътниците.

- 1.10 В пътната карта се предлага да се въведе задължително възлагане на договори за обществени услуги само въз основа на конкурентни тръжни процедури. ЕИСК очаква Европейската комисия, преди да представи предложенията по тази тема и най-късно до шест месеца след 3 декември 2014 г., да изготви доклад за прилагането на Регламент (ЕО) № 1370/2007, както е предвидено в член 8, параграф 2 от него.
- 1.11 Комитетът подчертава голямото значение на обществения градски транспорт в рамките на устойчива транспортна политика. Безусловно необходимо е да се развие ефективен и безопасен обществен градски транспорт на достъпна цена, който да бъде конкурентоспособен спрямо индивидуалния транспорт. Това е още по-важно предвид очевидно благоприятното въздействие върху емисиите, шума и претовареността на трафика. Ето защо Комитетът приветства идеята Европейският съюз, без да нарушава принципа на субсидиарност, да определи целите за държавите-членки в областта на развитието на обществен градски транспорт и да мобилизира структурните фондове и Кохезионния фонд, за да допринесе за неговото развитие и модернизация, като същевременно направи по-оперативна обсерваторията за градска мобилност.
- 1.12 Накрая, в пътната карта се споменава превозът на стоки в градовете, но прекалено съдържано и оправдателно. Биха могли да се проучат целесъобразността и възможността за разработване на общи действия и предлагане на задължително законодателство в тази сфера, като се има предвид, че крайната отсечка от маршрута в градовете е изключително важна за свободното движение на стоки във вътрешния пазар и за насърчаването на избора на устойчиви видове транспорт.

2. Въведение

- 2.1 Белите книги от 1992 г. и 2001 г. целяха най-вече да направят транспорта по-устойчив, например чрез пренасочване от автомобилния към по-щадящи околната среда видове транспорт като морския, вътрешноводния или железопътния, чрез препоръчване на решения, щадящи околната среда, и чрез налагането на транспортния сектор на задължението да заплаща истинските разходи, които той представлява за обществото, посредством интернализиране на външните разходи, но и чрез стремеж към намаляване на необходимостта от транспорт посредством ефикасно планиране.
- 2.2 С течение на времето, по-конкретно през 2006 г., при средносрочния преглед на публикуваната през 2001 г. от Комисията Бяла книга, акцентът беше поставен повече върху комодалността, ефективните мултимодални транспортни вериги и необходимостта от подходящи инфраструктури и системи за подкрепа като средство за намаляване на екологичния отпечатък на транспортния сектор.

2.3 Пътната карта се отличава от предходните бели книги от една страна поради своя обхват, тъй като се отнася за период от над четири десетилетия, простиращ се до 2050 г., като някои цели са определени в по-краткосрочен план, за 2020 г. и 2030 г., а от друга, поради факта, че в нея ясно се заявява, че ограничаването на мобилността не е алтернатива. Все пак пътната карта определя амбициозни цели по отношение на устойчивостта, по-конкретно във връзка с енергийната ефективност, намаляването на зависимостта от петрола и на емисиите парникови газове и технологичното развитие.

3. **Общи бележки**

3.1 ЕИСК приема положително пътната карта, която според него представлява ценен принос към развитието на ефективна и устойчива транспортна система в Европа. Представената в пътната карта стратегия до голяма степен съответства на това, което Комитетът е изтъквал в предходните си становища.

3.2 За съжаление в списъка с предложени мерки се посочват твърде малко срокове. Някои от тях биха могли да бъдат изведени по дедукция, като списъкът се съпостави със списъка на десетте цели, изброени в раздел 2.5 на пътната карта, но това биха били само предположения. На практика пътната карта не прави ясна връзка между стратегически мерки (до 2050 г.) и тактически мерки (които могат да се предприемат още сега). Тя би трябвало, по-специално, да очертае по-конкретен работен план за периода 2013-2020 г.

3.3 ЕИСК признава жизненоважната роля на транспорта като фактор за конкурентоспособността и просперитета, необходимостта от създаване на интегрирана европейска транспортна система, както и необходимостта от повишаване на устойчивостта и насърчаване на видове транспорт с ниски емисии на въглерод, енергийната ефективност и по-ефективното използване на ресурсите, сигурността и независимостта на доставките и намаляване на претовареността на трафика. ЕИСК одобрява поставения акцент върху оптимизираните мултимодални логистични вериги и по-ефикасното използване на транспортните инфраструктури. Той подкрепя и изложената в пътната карта стратегия да се заложи на по-голям дял продиктувани от пазара мерки в сравнение с предходни версии на Бялата книга.

3.4 Освен това в предходни свои становища ЕИСК отправи искане за ясни и конкретни действия за постигането на желаните цели. По редица въпроси пътната карта може да се смята за важна стъпка напред в това отношение, като се започне с направените в параграф 13 обобщения, според които, ако се придържаме към подхода „всичко остава както досега“, няма да се постигнат адекватни резултати по отношение на петролната зависимост, емисиите на CO₂, достъпността и социалните разходи, свързани с произшествията и шумовото замърсяване.

3.5 По-голямата част от предвидените инициативи целят въвеждането на комодална транспортна система в единно европейско транспортно пространство.

Акцентът, поставен върху комодалността, се оценява положително. ЕИСК подчертава, че подходът на комодалност, на който се основава пътната карта, означава оптимизиране на всички видове транспорт, както и на тяхното съчетаване. Редица планирани мерки обаче налагат някои бележки.

- 3.6 Пътната карта определя много амбициозни цели, свързани с постигането на по-щадяща околната среда транспортна система, но липсва реалистична представа как ще бъде постигнато това и какви ще бъдат свързаните с това разходи. ЕИСК изразява безпокойство от разминаването между целите, начините за постигането им и нужното финансиране.
- 3.7 Дългосрочната цел за намаляване с 60 % на емисиите CO₂ в транспортния сектор до 2050 г. е много амбициозна и може да се окаже много важна за технологичното и политическото развитие в областта на транспорта, при условие че бъде запазена в обозримо бъдеще.
- 3.8 ЕИСК признава, че целта за намаляване на емисиите съответства на общата позиция на ЕС относно опазването на климата и позволява да се гарантира баланс между необходимостта от бързо намаляване на емисиите на парникови газове и възможността скоро да се използват алтернативни горива в транспортния сектор, който има голямо значение за икономиката на Съюза. Комитетът предлага тази дългосрочна цел, заложената в пътната карта, да бъде допълнена с редица по-конкретни измерими средносрочни цели за намаляване на зависимостта от петрола, на шумовото замърсяване и замърсяването на въздуха.
- 3.9 ЕИСК отбелязва ясното и значимо твърдение, съдържащо се в параграф 18 от пътната карта, според което „ограничаването на мобилността не е алтернатива“. Според Комитета е важно това твърдение да не бъде тълкувано като влизашо в противоречие с всяка мярка, насочена към повишаване на енергийната ефективност на транспорта и намаляване на емисиите, например посредством оптимизиране на товарите, по-добра логистика, с цел да се постигнат по-големи коефициенти на натоварване и насърчаване на възможностите за обществен транспорт. Тези мерки са изброени в пътната карта и по принцип се приемат добре. С него се насърчава промяната в поведението и потреблението. Намирането на баланс между постигането на очертаните в пътната карта цели по отношение на емисиите и удовлетворяването на нуждите на европейското общество от мобилност очевидно ще бъде много амбициозна задача. Именно поради това ЕИСК изтъква значението на съдържащото се в параграф 18 твърдение.
- 3.10 По отношение на автомобилния превоз на товари ЕИСК подкрепя необходимостта от ефективно използване на наличните ресурси чрез координиране на по-малките пратки и създаване на мултимодални „зелени коридори“ за оптимална логистика посредством сътрудничество между публичните и частните оператори. ЕИСК отбелязва обаче, че амбициозната цел за намаляване на въглеродните емисии (с 60 % по-малко CO₂) може да наложи серия от по-широки и по-смели мерки.

- 3.11 Пътната карта отчита необходимостта от повишаване на конкурентоспособността на видовете транспорт, които представляват алтернативи на автомобилния транспорт. Комитетът подкрепя тази цел, при условие че тя бъде постигната, като се увеличи капацитетът и качеството на железопътния, вътрешноводния и морския транспорт на къси разстояния и като се насърчат ефективни интермодални услуги, а не като се възпрепятства развитието на ефективен и устойчив автомобилен превоз в рамките на ЕС.
- 3.12 Наред с активното насърчаване на алтернативните видове транспорт, Европейската комисия и държавите-членки трябва също да положат максимални усилия да направят автомобилния транспорт по-устойчив в икономически, екологичен, но и социален план. ЕИСК изразява загриженост от възникналото напрежение в резултат на различните равнища на социална защита и заплати на пазара на автомобилния превоз на товари. Комитетът подчертава значението на социалния диалог в този сектор и ефективното прилагане на мерките за наблюдение, предвидени в пакета за автомобилния транспорт, който трябва да влезе в сила на 4 декември 2011 г. ЕИСК призовава Комисията да следи внимателно изпълнението на този пакет от страна на държавите-членки, а Комисията и държавите-членки – да отделят всички необходими ресурси за привеждане в изпълнение и контрол на законодателството в областта на автомобилния транспорт. Освен това ЕС следва да вземе мерки за обезпечаване на лоялна конкуренция, достойни условия на труд и подобрена пътна безопасност, включително по отношение на достъпа на оператори на автомобилен превоз на товари от трети страни до вътрешния транспортен пазар и възможните рискове от нарушаване на пазарните правила.
- 3.13 Както с основание се посочва в пътната карта, постигането на по-голям пазарен дял на алтернативни видове транспорт изисква значителни инвестиции в инфраструктура, включително и в пътната инфраструктура. Документът обаче не предлага ясни насоки относно начините на финансиране. Общата тенденция за прибягване до частни инвестиции и таксуване за инфраструктура не може да се разглежда като панацея. Както вече е изтъквал в редица предходни становища, Комитетът подкрепя идеята за интернализиране на външните разходи в транспортния сектор. Комитетът е съгласен, че според принципа „замърсителят плаща“ икономическите инструменти следва да отразяват реалните транспортни разходи в нашите общества, за да насочат поведението на пазара в устойчива посока. В този смисъл приходите от тези допълнителни такси следва да бъдат заделяни за развитие на устойчив транспорт и за оптимизиране на цялата транспортна система, за да се постигне истинска политика за устойчива мобилност. Те следва също да бъдат отделени от такси, създадени с финансова цел, тоест в съответствие с принципа „потребителят плаща“.
- 3.14 По отношение на интернализирането на външните разходи ЕИСК припомня, че тази мярка трябва да се прилага еднакво за всички видове транспорт¹. В неотдавнашно становище ЕИСК заключи, че ЕС трябва да пристъпи към постепенна замяна на

¹ Становище на ЕИСК относно „Интернализация на външните разходи“, ОВ С 317, 23.12.2009 г., стр. 80 (CESE 1195/2009).

съществуващите налози в транспортния сектор с по-ефективни пазарни инструменти, за да бъдат интернализирани външните разходи в тарифната структура.

- 3.15 ЕИСК изразява сериозни съмнения относно целесъобразността на залегналата в пътната карта специфична цел за преход към друг вид транспорт, а именно до 2030 г. 30 % от автомобилния превоз на товари на разстояние над 300 км да бъдат пренасочени към други видове транспорт, а до 2050 г. – над 50 %. Предложеният „универсален“ подход няма аргументирана научна основа и нито Бялата книга, нито оценката на въздействието предлагат обосновка на този праг. Освен това, ако тази перспектива бъде осъществена, тя би поставила сериозно бреме за много периферни държави-членки, подронвайки принципа на регионалното сближаване. ЕИСК приканва Комисията да разгледа внимателно този въпрос и да даде всички необходими разяснения. ЕИСК обаче отбелязва и че близо 85 % от обема на товарите в ЕС се превозват на разстояния под 150 км, за които няма голяма вероятност да се появи истинска алтернатива на автомобилния транспорт през идните десетилетия.
- 3.16 Това се отнася и за целта за пренасочване на пътническия транспорт на средни разстояния към железопътния транспорт. Развиването на обществения автобусен транспорт изглежда разумен вариант, който не е разгледан в пътната карта.

4. Специфични бележки

- 4.1 ЕИСК подкрепя програмата за трансевропейски транспортни мрежи. Той отбелязва, че нуждите на разширена Европа в областта на транспортната инфраструктура нараснаха и че е целесъобразно да се помисли за начини за приспособяване на съществуващата политика и наличните инструменти за нейното осъществяване с оглед на бъдещите предизвикателства².
- 4.2 ЕИСК подкрепя създаването на единно европейско небе, което е основен фактор за гарантиране на конкурентоспособността на европейския въздухоплавателен сектор на световния пазар. Комитетът призовава за по-силен ангажимент на всички заинтересовани страни в сферата на въздухоплаването, за да се гарантира цялостното и бързо изпълнение на амбициозните цели на ЕС в областта на безопасността, ефективността на разходите, капацитета и устойчивостта на сектора на въздушния транспорт.
- 4.3 ЕИСК припомня, че изграждането на единно европейско железопътно пространство е необходимо условие за създаването на устойчива конкуренция на другите видове транспорт. ЕИСК изтъква необходимостта от създаване на условия, гарантиращи

²

Становище на ЕИСК относно „Устойчиво развитие на транспортната политика на ЕС и планиране в областта на ТЕМ-Г“, все още непубликувано в ОВ, (CESE 1007/2011)

възможно най-равнопоставени условия на пазара и условия за финансиране между отделните видове транспорт³.

- 4.4 ЕИСК припомня, че осъществяването на единно европейско железопътно пространство зависи в голяма степен от напредъка в областта на оперативната техническа съвместимост⁴.
- 4.5 В пътната карта се препоръчва задълбочаване на политиката на либерализация по отношение на железопътния сектор. Но преди да бъдат предприети други стъпки в тази насока, в това число структурно разделяне на услугите и инфраструктурата, ЕИСК настоява да бъде направена балансирана оценка на въздействието им върху конкурентоспособността на железопътния транспорт, качеството на услугите, заетостта и производствените разходи, за да се отчете фактът, че опитът с отделните реформи сред държавите-членки е много различен.
- 4.6 ЕИСК припомня необходимостта от намиране на *„нови източници за финансиране на железопътната инфраструктура“* въз основа на обективен и сравнителен анализ на разходите и ползите. В тази връзка той се позовава на неотдавнашното си становище относно единното европейско железопътно пространство, в което предлага да се обсъдят стимули за инвестиране в рамките на съдържащите се в Съобщението *„За Акт за единния пазар“* предложения № 15 *„насърчаване на създаването на частни облигационни заеми за финансиране на европейски проекти“* и № 16 *„проучване на възможностите за насърчаване на приноса на частните - и по-специално дългосрочните — инвестиции за постигането на целите на стратегията „Европа 2020“*. ЕИСК би подкрепил евентуалното създаване на единствен фонд „транспорт“, само ако той бъде неутрален и балансиран по отношение на всички видове транспорт⁵.
- 4.7 В пътната карта се предлага да се въведе задължително възлагане на договори за обществени услуги само въз основа на конкурентни тръжни процедури. ЕИСК очаква Европейската комисия, преди да представи предложенията по тази тема и най-късно до шест месеца след 3 декември 2014 г., да изготви доклад за прилагането на Регламент (ЕО) № 1370/2007, както е предвидено в член 8, параграф 2 от него.
- 4.8 ЕИСК подчертава, че европейското корабоплаване е световен лидер, който оперира в много видове морски услуги. Глобалният характер на корабоплаването следва да бъде вземан предвид по отношение на всички аспекти като свободния достъп до пазара, конкурентната позиция на европейското корабоплаване, безопасността, околната среда и пазарите на труда.

³ Становище на ЕИСК относно „Единно европейско железопътно пространство“, ОВ С 132, 3.5.2011 г., стр. 99 (CESE 540/2011).

⁴ Становище на ЕИСК относно „Единно европейско железопътно пространство“, ОВ С 132, 3.5.2011 г., стр. 99 (CESE 540/2011).

⁵ Становище на ЕИСК относно „Единно европейско железопътно пространство“, ОВ С 132, 3.5.2011 г., стр. 99 (CESE 540/2011).

- 4.9 ЕИСК припомня, че държавите-членки на ЕС се приканват настоятелно да ратифицират Конвенцията за морски труд (MLC) на Международната организация на труда (МОТ), за да има в международен план равнопоставени условия, без да се накърнява действието на евентуални по-високи стандарти в ЕС. Законодателството на ЕС следва да е в пълно съответствие с международното законодателство, по-специално с MLC на МОТ и с Международната конвенция за нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW) на Международната морска организация (ИМО).
- 4.10 Концепцията за „син пояс“ – общото европейско морско пространство, застъпена в пътната карта, цели намаляване на административните пречки при митническите процедури в морския транспорт в рамките на ЕС, което се оценява положително. Тъй като социалните стандарти не са включени в тази концепция, ЕИСК очаква, че с предстоящото прилагане и привеждане в изпълнение на Конвенцията за морски труд от 2006 г. на Международната организация на труда (МОТ) от страна на държавите-членки ще бъде даден тласък на социалните морски стандарти. ЕИСК изразява желание Европейската комисия да въведе необходимите мерки с цел да бъде постигната хармонизация на социалните стандарти по отношение на трафика в рамките на ЕС, като се отчита необходимостта в международен план от равнопоставени условия в това отношение.
- 4.11 Що се отнася до създаването на регистър на ЕС и флаг на ЕС за морския и вътрешноводния транспорт, осъществимостта на идеята за регистър на ЕС следва да се оцени внимателно, тъй като обвързването му с благоприятен режим, който да носи ползи (напр. намаления на пристанищните такси, по-ниски разходи за застраховка или намаляване на проверките) би било трудно, ако не и невъзможно, да се постигне на практика. Всъщност много въпроси са обхванати от международни споразумения между държавите-членки на ЕС, които съдържат клауза за национално третиране. Създаването на регистър на ЕС би изисквало общо икономическо управление на равнището на ЕС, каквото понастоящем не съществува.
- 4.12 Аналогично на идеята за регистър на ЕС, често се поставя въпросът за европейска брегова охрана. Този въпрос следва да се разгледа от държавите-членки на ЕС, тъй като е от техните изключителни правомощия. Тъй като подходът на държавите-членки към дейностите, свързани с бреговата охрана, е различен, на този етап създаването на европейска брегова охрана изглежда ненужно или преждевременно. Вместо това усилията следва да се насочат към по-тясно сътрудничество между бреговите охрана на държавите-членки, по-специално по въпроси като незаконната имиграция и трафика на наркотици. Там, където вече съществуват споразумения за сътрудничество, следва да се положат усилия за тяхното подобряване.
- 4.13 Необходимостта от иновации е важна с оглед на подобряването на екологичните показатели в корабоплаването. Вероятно би било основателно ЕС да преразгледа прилагането, от 2015 г. нататък, на конкретни правила относно съдържанието на сяра в корабните горива в Балтийско и Северно море и да се проучат начините за справяне с

нарушенията на конкуренцията, до които ще доведе тази мярка и евентуалните последици за прехода към друг вид транспорт.

- 4.14 В пътната карта се предвижда пътната инфраструктура да се финансира с такси на принципа „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“. Експлоатацията на пътища при такива условия в централните части на Европа, в които транзитният трафик е интензивен, би била безспорно изгодна, но това изглежда по-рисковано начинание в многобройните държави-членки в периферията. Аналогично, високите такси за изминат участък биха засегнали по-специално товарните превози от и към периферните региони и биха могли да доведат до нарушаване на конкуренцията, по-специално между секторите, които се конкурират на световния пазар. Следва да се подчертае, че по принцип инфраструктурите следва да се финансират от държавите или от Европейския съюз, но може да се направи дерогация от това правило, ако са налице условия за частно финансиране, които са разумни за ползвателите (включително за икономически и физически уязвими лица).
- 4.15 ЕИСК отбелязва стремежа за въвеждане на по-либерални правила по отношение на каботажните автомобилни превози. Разбира се, Комитетът е съгласен, че сегашните ограничения водят до по-ниска степен на натоварване и повече празни курсове и следователно не съответстват на общата политика на ефективно използване на ресурсите, изложена в пътната карта. От друга страна Комитетът би искал да подчертае, че секторът съвсем не е достигнал нивото на социална и данъчна хармонизация и правоприлагане, необходимо за пълното отваряне на пазара. Либерализирането на каботажа би могло да изостри проблемите, свързани с различията в равнището на заплатите и социалната защита. Социалният диалог и подходящото наблюдение в съответствие с пакета за автомобилния транспорт, който трябва да влезе в сила на 4 декември 2011 г., биха могли да помогнат за решаването на подобни проблеми, които също трябва да бъдат включени в работата на настоящата група на високо равнище по въпросите на автомобилния транспорт, на която Комисията възложи да направи преглед на функционирането на този пазар. ЕИСК подчертава необходимостта от пълно прилагане на разпоредбите на Директивата относно командироването на работници, особено при каботажния автомобилен транспорт⁶.
- 4.16 ЕИСК отдава голямо значение, като способ за улесняване на свободното движение на стоки и свободното предоставяне на международни транспортни услуги, на подходящото и ефективно прилагане на европейската система за пътно таксуване, с която се избягва нарастването на броя на товарните единици и договорите. ЕИСК подкрепя създаването на подходящ единен център за потребителите.

6

Становище на ЕИСК относно „Отражение на политиките на ЕС върху възможностите за работа, нуждите от обучение и условията на труд на транспортните работници“ (проучвателно становище), все още непубликувано в ОВ, (CESE 1006/2011).

- 4.17 В Бялата книга се поставя целта за намаляване на броя на загиналите в пътнотранспортни произшествия с 50 % до 2020 г. и със 100 % до 2050 г. Но публикуваните неотдавна „Насоки за политиката за пътна безопасност за 2011-2020 г.“ не са насочени към търговския автомобилен транспорт. Комитетът препоръчва 1) Европейската комисия да разгледа всички фактори, които оказват отрицателно въздействие върху пътната безопасност, включително умората на водачите; 2) да бъдат представени хармонизирани и изчерпателни статистически данни, обхващащи многобройни аспекти на пътнотранспортните произшествия, за да се потърсят истинските причини за големия брой пътнотранспортни произшествия и решения на този проблем; 3) да се осигурят подходяща подкрепа и инвестиции в безопасни, сигурни и достъпни места за паркиране и почивка на професионалните водачи, които да са на приемлива цена; 4) пътната безопасност да бъде първостепенна цел във всички бъдещи законодателни актове, приемани на европейско равнище.
- 4.18 Положително се оценява и отчитането на световния контекст, в който оперира транспортният сектор и поставянето на акцент върху факта, че стандартите, свързани с околната среда, трябва да се прилагат, доколкото е възможно, в световен мащаб.
- 4.19 Що се отнася до Европейската стратегия за изследвания, нововъведения и внедряване в областта на транспорта, целите ѝ за подпомагане на разработването и внедряването на по-чисти и по-ефективни от гледна точка на енергийното потребление двигатели и на системи в помощ на транспортните и логистичните операции са обещаващи.
- 4.20 Комитетът посреща със задоволство инициативата за разработване на стратегически план за транспортните технологии в тясно сътрудничество с вече съществуващия стратегически план за енергийните технологии, с цел да се гарантира бързото внедряване на резултатите от научните изследвания и да се подкрепят текущите инициативи като инициативата за „зелени“ автомобили и стратегията от 2010 г. за разработване на екологично чисти превозни средства.
- 4.21 Насърчаването на технологичното развитие и на мерките за повлияване на поведението по отношение на мобилността и планирането на операциите по товарните превози представляват двата основни аспекта на втората част от стратегията, предложена от Европейската комисия. Тъй като са съвместими с развитието на свободния пазар, предвидените мерки се оценяват положително.
- 4.22 Комитетът подчертава, че предложените мерки за развиване на нови модели на поведение както по отношение на товарния, така и на пътническият транспорт, трябва да отразяват реалното търсене на транспорт и, в случая с обществения транспорт, социалната реалност. Например, въпреки че интермодалната система за издаване на билети за пътниците може да бъде полезна инициатива, Комитетът е убеден, че би било по-ефективно да се пристъпи към внедряване на най-новите безбилетни технологии за мобилни телефони, което ще позволи използването на различни транспортни средства

благодарение на мобилните телефони, снабдени с карти или чипове, разполагащи с технологията за близка полева комуникация (Near Field Communication (NFC)). Следва да се обмисли бърза стандартизация на технологията NFC в Европа, с цел да се даде възможност за безпроблемно придвижване с различни транспортни средства и през националните граници. Ще трябва да се обърне внимание на намаляването на транспортните разходи чрез новоприетите мерки.

- 4.23 Що се отнася до транспорта на стоки, Комитетът оценява положително планирания единен транспортен документ в електронна форма, ако той допринесе за намаляването на прекомерното количество договорни форми.
- 4.24 Акцентът, поставен върху необходимостта от създаване на благоприятни условия за качествени работни места, е важен положителен елемент за бъдещото развитие на транспортния сектор. Затова е важно да се предложат мерки в подкрепа на обучението и да се съдейства на пазарните оператори в усилията им за наемане на персонал във всички видове транспорт.
- 4.25 ЕИСК се позовава на неотдавнашното си становище относно „Социални аспекти на транспортната политика на ЕС“, в което препоръчва жените и младите работници да бъдат привлечени да работят в транспортния сектор чрез мерки, с които да се подобрят качеството на заетостта във всички видове транспорт, условията на труд, обучението и ученето през целия живот, възможностите за професионално развитие, опазването на здравето и безопасността на работното място, и които да допринесат за по-добър баланс между работата и личния живот⁷.
- 4.26 ЕИСК препоръчва по-добро и по-стриктно използване на схемите от Насоките за държавните помощи (НДП) в корабоплаването, по-специално като се разгледа възможността за укрепване на връзката между отпускането на държавни субсидии или освобождаването от данъци, от една страна, и гаранциите за заетост и задълженията за обучение, от друга.
- 4.27 ЕИСК подкрепя и необходимостта от създаване на обсерватория по социалните въпроси, заетостта и обучението в транспортния сектор.
- 4.28 Като цяло, социалното измерение на пътната карта е слабо засегнато. В частност, документът не предлага никакво решение във връзка със социалния дъмпинг и дъмпинга по отношение на заплатите, които създават сериозен проблем в най-малко три сектора: автомобилния превоз на товари, вътрешноводния и морския транспорт. Добрите условия на труд и равнопоставените условия на конкуренция могат да бъдат гарантирани чрез непрекъснат социален диалог и въвеждане на минимални условия на труд, както се

7

Становище на ЕИСК относно „Отражение на политиките на ЕС върху възможностите за работа, нуждите от обучение и условията на труд на транспортните работници“ (проучвателно становище), все още непубликувано в ОВ, (CESE 1006/2011).

предлага в пътната карта. В сектори, които са пряко изложени на нискобюджетна конкуренция, може да се наложат специални мерки, като целеви мерки за държавна помощ. Предстоящото преразглеждане на насоките за държавните помощи в сектора на морския транспорт ще представлява първа възможност тези помощи да се използват за насърчаване на заетостта и обучението в полза на гражданите на ЕС и ЕИП.

- 4.29 Целесъобразно е в пътната карта да се наблегне на градския пътнически и товарен транспорт, тъй като все повече европейци живеят в градски райони. В пътната карта се уточнява, че градският транспорт не влиза в обхвата на законодателните правомощия на ЕС и че това ограничава възможностите за приемане на политически мерки. Но поне що се отнася до товарните превози, бихме могли да си зададем въпроса дали тези последни отсечки от пътуването не са от значение и не са свързани със свободното движение на стоки в рамките на вътрешния пазар. ЕИСК предлага Европейската комисия да проучи възможността за въвеждане на политически мерки на европейско равнище в тази област. Комитетът отбелязва отново, че в пътната карта са били възприети редица предложения, които той представи в предходните си становища относно градския транспорт като системи за координиране на пътническия транспорт и логистични центрове за товарните превози.
- 4.30 ЕИСК отбелязва със задоволство вниманието, отделено на навлизането на електрическите автомобили и необходимите за зареждането на батериите инфраструктури, както и на свързаното с тях стандартизиране. В становището си по този въпрос⁸ Комитетът вече изрази безрезервната си подкрепа за усилията, насочени към по-широко навлизане на електрически превозни средства, по-специално електрически автомобили.
- 4.31 В пътната карта се споменава най-общо необходимостта от преразглеждане на правилата относно теглото и размерите на товарите с цел по-ефективно използване на ресурсите. Един от въпросите, които следва да бъдат разгледани, е възможността да се използва европейската модулна система за състав от пътни превозни средства с максимална дължина 25,25 м. Тези система вече е приета във все по-голям брой държави-членки в пътното движение на тяхна територия. Комитетът е добре запознат с нерешения дебат за ползата от подобни комбинации от превозни средства. Той изразява съжаление, че този въпрос не е ясно засегнат в пътната карта. Според него настоящата забрана на трансграничен транспорт с подобни превозни средства между държави-членки, които вече ги разрешават в националния си транспорт, очевидно представлява регулаторно ограничение, което възпрепятства свободното трансгранично движение на стоки и не съответства на целта за повишаване на ефективността и устойчивостта на транспорта чрез подход на комодалност. Ето защо Комитетът настоятелно приканва Комисията да поеме инициатива за отмяна на тази забрана. В по-дългосрочна перспектива следва да се направи оценка дали използването на пътни превозни средства с по-голяма дължина, които се движат с нови горива и т.н., може да се обвърже с развитието на мултимодалните коридори, предвидени в пътната карта като част от основната мрежа по TEN-T. Това се отнася и за въвеждането на по-дългите и по-тежки влакови композиции в ЕС, които биха позволили да се повиши капацитетът в железопътните звена на такива мултимодални коридори. Комитетът осъзнава, че предпоставката, за да се оцени положително

⁸

Становище на ЕИСК относно „Към по-широко навлизане на електрически превозни средства“ (проучвателно становище), ОВ С 44, 11.2.2011 г., стр. 47 (CESE 989/2010).

всяка промяна на тежестта на превозваните товари е, че тази промяна не бива да има отрицателни последици за мултимодалното използване на транспортни единици, по-специално при комбиниране на железопътен и автомобилен транспорт. Всички допълнителни разходи за инфраструктура, възникващи от по-дълги или по-тежки превозни средства или влакове, трябва, разбира се, да бъдат подложени на внимателна оценка и да бъдат съответно поделени между ползвателите, за които промяната носи ползи.

- 4.32 ЕИСК изразява съжаление, че в Бялата книга не се споменава проблемът за по-ефективното и устойчиво решение на въпроса за алпийските проходи. Съществуващата железопътна и пътна инфраструктура няма достатъчно капацитет, за да задоволи търсенето на транспорт през идното десетилетие. ЕИСК би искал да обърне внимание на Комисията върху този въпрос.
- 4.33 В пътната карта се твърди, че е целесъобразно операторите да координират планирането на транспорта с цел по-ефективно използване на ресурсите. В това отношение ЕИСК си задава въпроса дали е необходимо Комисията да зададе насоки с цел намаляване на риска от конфликт с действащите правила за конкуренция.
- 4.34 Предвид демографските промени, застаряването на населението и факта, че 15% от общото население са хора, страдащи от увреждания, Комитетът признава, че мобилността ще бъде постигната само при условие че всички брънки от транспортната верига (включително застроената среда, транспортните средства, различното оборудване, информационните системи, системите за резервация, услугите и др.) са достъпни за всички. Затова Комитетът напълно подкрепя намеренията на Европейската комисия да представи предложение за Европейски акт за достъпност.
- 4.35 Комитетът обаче констатира, че въпреки многото положителни елементи на картата, в документа се пренебрегват практическите аспекти, свързани с уврежданията. Понятия от първостепенно значение като устойчивостта и безопасността се обсъждат, без да се отделя внимание на достъпността. Комитетът смята, че за подобряването на достъпността от първостепенно значение е всички заинтересовани страни да работят заедно за разработването на напълно съвместими стандарти между всички видове транспорт, с цел да се създаде наистина транспорт без бариери. Разпоредбите относно правата на пътниците също трябва да бъдат доизяснени и хармонизирани в редица области като напр. недопускане на борда на лица с увреждания, правото за взимане на борда на оборудване за придвижване и помощни средства, предоставянето на информация и др.
- 4.36 Комитетът предлага многогодишната финансова рамка да включва достъпността като изискване за получаване на финансиране. Финансиране от бюджета на ТЕН или други фондове на ЕС, като напр. структурните, следва да се предоставя, само ако проектите спазват принципа на „универсален дизайн“. Освен това с цел да се улесни свободното движение на хората с увреждания, Комитетът предлага да бъде приета европейска карта за мобилност, която да позволява хармонизирани отстъпки в страните от ЕС.

Брюксел, 26 октомври 2011 г.

Председател
на

Европейския икономически и социален
комитет

Staffan Nilsson
